

BAB III

**PELAKSANAAN PERJANJIAN SEWA MENYEWA RUMAH DINAS PT
KERETA API INDONESIA (PERSERO) OLEH AHLI WARIS KEPADA
PIHAK KETIGA**

A. Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

1. Sejarah PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Kereta api merupakan sarana transportasi darat yang sekarang mendapatkan banyak perhatian dari masyarakat. Kereta api merupakan sarana yang dapat mengangkut banyak penumpang dalam sekali perjalanan. Sarana transportasi ini dirasa lebih cepat sampai tujuan dan juga terbebas dari kemacetan. Hal ini merupakan kelebihan kereta api dari pada transportasi darat lainnya. Indonesia merupakan daerah jajahan dari belanda Berdasarkan hal inilah dibangunlah sarana perkeretaapian oleh Kolonel Jhr. Van Der Wijk, beliau adalah seorang militer Belanda yang menjadi orang pertama yang menggagaskan pembangunan jaringan jalan kereta api pertama pada tanggal 15 Agustus 1840, tujuannya agar dapat mengangkut hasil bumi serta bermanfaat bagi kepentingan pertahanan pada waktu itu. Belanda memang memiliki pandangan jauh ke depan soal masa depan transportasi Indonesia.

Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di desa Kemijen, Jumat 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh *“Naamloze vennootschap Nederland*

Indische Spoorweg Maatschappij” (NV.NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (25 KM) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta NV. NISM membangun jalan kereta api antara Kemijen - Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 KM), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang rel pada rentang tahun 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km.

Karena pemerintah Belanda kemudian merasa pentingnya dibangun jaringan rel kereta api pada banyak tempat, sedangkan NISM setelah itu mengalami kesulitan keuangan yang sangat dahsyat, maka pemerintah Belanda akhirnya memutuskan untuk mengambil alih pembangunan jaringan rel kereta api. Selanjutnya pemerintah Belanda membuka jalur antara Jakarta-Bandung, Sidoarjo-Madiun-Surakarta, Kertosono-Blitar, Madiun-Surakarta, serta Yogyakarta-Cilacap. Akhirnya hampir pada setiap daerah terutama di daerah dekat pantai di seluruh Jawa telah dapat memanfaatkan sarana transportasi berupa kereta api, bahkan sampai dataran Sumatera dan Sulawesi.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6.881 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena di bongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan kereta api di sana.

Kesuksesan pembangunan dan pemanfaatan jaringan transportasi kereta api yang dirasakan pemerintah kolonial Belanda maupun pihak-pihak swasta terpaksa berakhir setelah Jepang masuk ke Indonesia. Setelah pemerintahan Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang pada tahun 1942, sejak saat itulah sarana-sarana yang telah dibangun oleh pemerintah Belanda juga dikuasi oleh Jepang termasuk sarana perkeretaapian.

Jenis rel kereta api di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm di Aceh dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942-1943) sepanjang 437 km. Sedangkan jalan kereta api yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunan selama 15 bulan yang memperkerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusa. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro-Pekanbaru.

Jepang mempekerjakan orang-orang pribumi pada dinas kereta api bahkan ada yang menduduki jabatan tingkat menengah. Selain mengadakan

penerimaan pegawai secara besar-besaran pada tahun 1942-1943, pemerintah Jepang juga menyelenggarakan semacam sekolah tinggi perkeretaapian dengan nama “Kyo Syu Syo” yang bertempat di Bandung. Berkat sekolah perkeretaapian tersebut, orang-orang Indonesia kemudian banyak menguasai berbagai hal yang berhubungan dengan kereta api. Bahkan, menjelang berakhirnya kekuasaan pemerintah Jepang, pegawai kereta api yang merupakan orang-orang Indonesia berjumlah kurang lebih 80.000 orang yang mayoritas sebagai pegawai rendah. Memasuki tahun 1945 barulah beberapa pegawai diangkat sebagai wakil jabatan tertentu mendampingi orang Jepang.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamakan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam “Angkatan Moeda Kereta Api” (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadipada tanggal 28 September 1945, pembacaan sikap oleh Ismangil dan sejumlah AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 Spetember 1928 kekuasaan perkeretaapian berada ditangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi ikut campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai hari Kereta Api Indonesia, serta dibentuknya “Djawatan Kereta Api Republik Indonesia” (DKARI).

Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api menyatu. Sedikitnya ada 11 perusahaan kereta api swasta di Jawa

dan satu perusahaan kereta api swasta (*Deli Spoorweg Maatschapij*) di Sumatera Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian, berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum No. 2 Tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa 1 Januari 1950 DKARI dan "*Staat-spoor Wegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf*" (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api yang bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA). Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintah mengeluarkan Undang-Undang No. 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, yang menetapkan usaha BUMN. Atas dasar Undang-Undang ini, dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963 tentang Pendirian Perusahaan Negara Kereta Api, tanggal 25 Mei 1963 di bentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya. Sejak itu, semua perusahaan kereta api di Indonesia terkena "integrasi" ke dalam satu wadah PNKA, termasuk kereta api di Sumatera Utara yang sebelumnya dikelola oleh DSM (*Deli Spoorweg Maatschapij*).

Masih dalam rangka pembenahan BUMN, pemerintah mengeluarkan Undang-Undang No. 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga, yaitu Perseroan, Perusahaan Umum, dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan Undang-Undang yang dimaksud berdasarkan Peraturan Pemerintahan No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA).

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintahan No.57 Tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan perubahan status ini, kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik. Kalau pada tahun 1990 PJKA rugi sebanyak Rp. 32,716 Milyar. Tahun kedua turun menjadi Rp. 2,536 Milyar, tahun ke tiga Rp. 1,098 Milyar dan untuk pertama kalinya dalam sejarah perkeretaapian Indonesia meraih laba sebesar Rp. 13 juta pada tahun 1993.

Berikutnya, dalam rangka “*Loan Agreement*” no. 4106-IND tanggal 15 Januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek efisiensi perkeretaapian atau “*Railway Efficiency Project*” (REP), diarahkan pada peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan yang ditempuh melalui delapan kebijakan, yaitu:

- i. Memperjelas peranan antara pemilik (*owner*), pengaturan (*regulator*), dan pengelola (*operator*);
- ii. Melakukan restrukturisasi Perumka, termasuk merubah status Perusahaan Umum menjadi Perseroan Terbatas;
- iii. Kebijakan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada Perumka atas penyediaan KA non komersial, yaitu tarifnya ditetapkan oleh pemerintah;
- iv. Rencana jangka panjang dituangkan dalam Perencanaan Perusahaan (*Corporate Planning*), yang dijabarkan ke dalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan;

- v. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan;
- vi. Peningkatan peran serta sektor swasta;
- vii. Peningkatan SDM

Sejalan dengan maksud REP (*Railway Efficiency Project*) tersebut, dengan Peraturan Pemerintahan No.19 Tahun 1998, pada tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Proses perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara “de-facto” dilakukan tanggal 1 Juli 1999, saat Menhub Giri .S. Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Bandung.¹

2. Visi, Misi, dan Tujuan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Berdasarkan hasil rapat Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero), merubah visi dan misi yang lama menjadi visi dan misi yang baru, yakni Maklumat Direksi Nomor : 06/PR.006/KA-2008 menyebutkan bahwa, sejalanannya dengan arah dan startegi pengembangan (Restrukturisasi) perusahaan, maka sesuai kesepakatan pada tanggal 26 Mei 2008 di Bandung, Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah menetapkan VISI dan MISI perusahaan yang baru sebagai berikut :

¹ Situs Resmi PT Kereta Api Indonesia (Persero) : kip.kereta-api.co.id/

a. Visi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan stakeholders.

b. Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan.

c. Tujuan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Tujuan PT. Kereta Api Indonesia yaitu Melaksanakan dan mendukung kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional, khususnya di bidang transportasi, dengan menyediakan barang-jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat melakukan ekspansi baik di pasar domestik maupun internasional di bidang perkeretaapian, yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan KA, kegiatan perawatan & pengusahaan prasarana perkeretaapian, pengusahaan bisnis properti secara profesional, serta pengusahaan bisnis penunjang prasarana & sarana KA secara efektif untuk kemanfaatan umum.

3. Prosedur Sewa Menyewa Rumah Dinas PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti, dengan cara wawancara kepada Kepala Manager Hukum PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop II mengenai perjanjian sewa menyewa rumah dinas PT Kereta Api Indonesia (Persero), bahwa rumah dinas PT Kereta Api Indonesia dahulunya memang merupakan rumah negara berlandaskan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Negara.

Saat ini peraturan yang berlaku berkenaan dengan rumah dinas PT Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu peraturan mengenai Perumahan dan Kawasan Permukiman diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman. Pada Pasal 51 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 yang menyatakan bahwa yang dimaksud dengan rumah negara adalah rumah dinas. Selanjutnya mengenai rumah negara diatur secara khusus dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1994 tentang Rumah Negara yang kemudian telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2005 tentang Rumah Negara. Dalam Pasal 7 peraturan ini menyebutkan bahwa penghunian rumah negara hanya dapat diberikan kepada Pejabat dan atau Pegawai Negeri.

Beberapa instansi pemerintah baik pusat maupun daerah mempunyai rumah dinas yang berbeda-beda jumlah kapasitasnya. Termasuk Perusahaan Jawatan Kereta Api yang sekarang telah menjadi PT Kereta Api Indonesia

(Persero), yang mana sebagai dasar pengaturan rumah dinas pada Perusahaan Jawatan Kereta Api adalah *Regelemen* 24 Jilid III Rumah Dinas, yang ditetapkan dengan Surat Keputusan Direktorat Jendral perusahaan Negara Kereta Api tanggal 13 Juni 1963 Nomor 10616/BB/63, dan mulai berlaku pada tanggal 1 Juni 1963. Pengaturan dalam *Reglemen* tersebut bersifat umum, yang pelaksanaannya diserahkan kepada penguasa setempat yang membawahi suatu wilayah inspeksi.

Secara procedural, rumah dinas PT KAI merupakan rumah yang dihuni oleh pegawai aktif PT KAI (Persero) sebagai hunian dan menunjang pekerjaan karena letak rumah dinas yang berada di sekitar stasiun, kantor dan bengkel PT. KAI (Persero) sehingga memudahkan pegawai untuk menuju tempat kerja.

Namun, setelah melakukan wawancara dengan Kepala Manager Hukum PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP II Bandung, saat ini rumah dinas PT Kereta Api Indonesia telah berubah nama menjadi Rumah Perusahaan. Rumah Perusahaan merupakan bangunan berupa rumah yang tercatat sebagai aset tetap berupa wisma, mess, maupun rumah istirahat yang ditunjuk oleh perusahaan itu sendiri. Aset tetap sendiri merupakan aset berwujud yang dimiliki dan/atau dikuasai oleh perusahaan tidak dimaksudkan untuk dijual dalam rangka kegiatan normal perusahaan dan memiliki masa manfaat lebih dalam satu tahun serta tercatat dalam neraca perusahaan yang tidak termasuk barang milik negara.

Saat ini, rumah perusahaan dapat disewakan oleh mitra seperti perorangan, badan hukum dan badan usaha. Yang dimaksud dengan perorangan yaitu dapat berupa pegawai PT. Kereta Api Indonesia (Persero), pensiunan, dan umum. Sehingga, siapa saja yang cakap dalam melakukan perjanjian dapat melakukan sewa rumah perusahaan tersebut.

Prosedur perjanjian sewa menyewa rumah perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) diatur dalam Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KL.104/I/2/KA-2018 tentang Standar Operasional Prosedur Kerjasama PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang termasuk kedalam bentuk perjanjian kerjasama jangka pendek. Berikut adalah prosedur perjanjian sewa menyewa tersebut:

- a. Calon mitra mengajukan surat permohonan yang ditujukan kepada direktur utama, direktur teknis, kepala daerah atau pejabat yang terkait dengan dilampiri dokumen penjelasan paling sedikit memuat:
 - (1) Identitas objek kerjasama yang akan disewa (dapat berupa alamat, jenis dan nomor sarana titik lokasi yang diminati, fasilitas yang akan digunakan dan lainnya).
 - (2) Rencana pemanfaatan
- b. Dalam waktu paling lama 10 hari kerja sejak surat permohonan diterima, pejabat yang terkait mengirimkan surat kelengkapan dokumen administratif persyaratan objek kerjasama yang akan disewa oleh mitra.

- c. Mitra harus melengkapi dokumen administratif persyaratan objek kerjasama paling lama 10 hari kerja sejak kelengkapan dokumen administratif diterima.
- d. Kelengkapan obyek administratif obyek yang akan disewa adalah sebagai berikut:
 - 1) Apabila calon mitra berbentuk badan hukum (Perseroan terbatas, yayasan, koperasi, BUMN/BUMD):
 - a) Copy Salinan akta pendirian dan anggaran dasar perusahaan berikut pengesahan dari KEMENKUMHAM atau Menteri lain sesuai perundang-undangan;
 - b) Copy salinan Surat Izin Perdagangan (SIUP);
 - c) Copy Salinan perubahan anggaran dasar terakhir berikut persetujuan dari KEMENKUMHAM atau Menteri lain sesuai perundang-undangan;
 - d) Copy Salinan perubahan data badan hukum (susunan pengurus, penerimaan laporan dari KEMENKUMHAM atau kementerian lain);
 - e) Tanda daftar perusahaan;
 - f) NPWP;
 - g) Surat pengukuhan pengusaha kena pajak (PKP);
 - h) Copy KTP penandatanganan perjanjian;
 - i) Copy Salinan surat keterangan domisili perusahaan/SKDP (Jika ada)
 - 2) Apabila calon mitra adalah badan usaha yang bukan badan hukum.

- a) Copy Salinan akta pendirian dan anggaran dasar perusahaan berikut pengesahan dari KEMENKUMHAM atau Menteri lain sesuai perundang-undangan;
 - b) Copy salinan Surat Izin Perdagangan (SIUP). (jika ada);
 - c) Copy Salinan perubahan anggaran dasar terakhir berikut persetujuan dari KEMENKUMHAM atau Menteri lain sesuai perundang-undangan. (jika ada);
 - d) Copy Salinan perubahan data badan hukum (susunan pengurus, penerimaan laporan dari KEMENKUMHAM atau kementerian lain). (jika ada);
 - e) Tanda daftar perusahaan (jika ada);
 - f) NPWP;
 - g) Surat pengukuhan pengusaha kena pajak (PKP);
 - h) Copy KTP penandatanganan perjanjian;
 - i) Copy Salinan surat keterangan domisili perusahaan/SKDP (Jika ada)
- 3) Perseorangan:
- a) Copy atau salinan kartu tanda penduduk/ kartu izin tinggal sementara/ Paspor penandatanganan perjanjian;
 - b) NPWP (jika ada);
- e. Pejabat unit terkait menganalisa dan mengkaji surat permohonan sewa dan dokumen administratif persyaratan objek kerjasama sesuai dengan rencana pemanfaatan asset serta dengan mempertimbangkan data-data pendukung untuk dilakukan perhitungan besaran kompensasi (*baseline*) dengan waktu

paling lama 10 hari kerja sejak dokumen administrative persyaratan objek kerjasama diterima.

- f. Setelah mendapatkan perhitungan besaran kompensasi (*baseline*) sebagaimana dimaksud, pada huruf e, pejabat unit terkait mengirimkan undangan kepada calon mitra untuk dilakukan negosiasi besaran kompensais (*baseline*) dewa dengan kegiatan sebagai berikut:
 - 1) Menawarkan tarif di atas besaran kompensasi (*baseline*) serta disesuaikan dengan nilai komersial terbaik dan nilai pasar setempat.
 - 2) Dalam hal calon mitra tidak sepakat dengan besaran kompensasi (*baseline*) yang diharapkan maka negosiasi dilakukan sampai ada kesepakatan nilai sewa sesuai dengan besaran kompensasi sebagaimana huruf e.
- g. pelaksanaan negosiasi dilakukan dalam waktu paling lama 30 hari kerja sejak surat undangan pada huruf f diterima.
- h. Dalam hal mitra tetap menghendaki nilai sewa dibawah besaran kompensasi, pejabat unit terkait mengajukan permohonan persetujuan kepada direktur teknis dengan melampirkan justifikasi atau pertimbangan nilai sewa dibawah besaran kompensasi.
- i. Dalam hal nilai sewa telah disepakati antara pejabat unit terkait dengan mitra, atau telah mendapat persetujuan dari direktur teknis terkait maka selanjutnya kesepakatan tersebut dituangkan dalam perjanjian.

Selain itu, berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti, rumah perusahaan tidak dapat disewakan kembali atau dialihkan kepada pihak ketiga kecuali sudah diatur dalam perjanjian sebelumnya.²

B. Perjanjian Sewa Menyewa antara Ahli Waris dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Pemberian fasilitas rumah dinas PT Kereta Api Indonesia (Persero) sudah berlangsung lama, sejak perusahaan tersebut dioperasikan oleh Belanda di Indonesia. Rumah dinas disewakan kepada pegawai aktif yang bertujuan untuk memperlancar tugas atau untuk kelancaran dinas terutama bagi pegawai atau petugas operasional perjalanan kereta api seperti Kepala Stasiun, Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA) dan lain-lain pegawai yang mempunyai tugas khusus dan vital sehingga sangat diperlukan kesiapsediaanya setiap saat.

Penghunian rumah dinas tersebut sering terjadi konflik terutama karena PT Kereta Api Indonesia (Persero) sering berubah bentuk badan hukum sebelum akhirnya menjadi Perseroan Terbatas (Persero). Salah satu konflik yang terjadi adalah ketika rumah dinas PT Kereta Api Indonesia masih ditempati oleh pihak-pihak yang tidak memiliki hak penghunian. Contohnya adalah Boedidarmosetiawan yakni ahli waris karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah meninggal dunia. Sebelumnya pada tahun 1972, Boedijoewono yang merupakan pegawai Departemen Perhubungan Perusahaan Jawatan Kereta Api yang sekarang telah menjadi PT. Kereta Api Indonesia

² Hasil wawancara Kepala Manager Hukum PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP II Bandung, tanggal 05 Februari 2018.

(Persero) menempati rumah dinas di Jalan Anggrek 42 Bandung. Pada saat itu, terjadilah sewa menyewa antara Boedijoewono dengan Perusahaan Jawatan Kereta Api. Pemberian fasilitas rumah dinas tersebut melalui Surat Penunjukan Rumah (SPR) Nomor 35/S.P.R/72 tertanggal 1 Mei 1972. SPR atau Surat Penunjukan Rumah tersebut bermuatkan klausul-klausul sebagai berikut:

- 1) Bahwa Pegawai yang bersangkutan tidak diperkenankan menyerahkan rumah atau bagian rumah yang ditunjuk untuk keperluan lain daripada untuk tempat tinggal.
- 2) Bahwa Pegawai yang bersangkutan tidak diperkenankan menyerahkan rumah atau bagian rumah didalam bentuk atau dengan nama apapun juga kepada pihak lain.
- 3) Bahwa Pegawai yang bersangkutan tidak diperkenankan mengadakan perubahan atau penambahan pada rumah atau bagian rumah atau mengecat rumah yang ditunjuk tanpa persetujuan Penguasa yang bersangkutan.
- 4) Bahwa harga sewa dan hal-hal lain yang bertalian dengan harga sewa ditetapkan menurut peraturan Perjan Kereta Api.
- 5) Bahwa Pegawai yang bersangkutan kecuali apabila ia adalah pegawai golongan A, berkewajiban mengadakan pemeliharaan-pemeliharaan seperti yang tersebut dalam R.24 jilid III Bab.III pasal 46
- 6) Bahwa penunjukan rumah berlaku :
 - a. Sampai dengan tiga bulan sesudah bulan pemberhentian pegawai yang bersangkutan sebagai pegawai Perjan Kereta Api, atau

- b. Sampai dengan tiga bulan sesudah pegawai yang bersangkutan meninggal dunia, atau
 - c. Sampai berlakunya penunjukan perumahan dinas lain, atau
 - d. Sampai tanggal penolakan penunjukan rumah dinas lain,
- 7) Seteiah masa penunjukan berakhir maka rumah dinas harus segera diserahkan dalam keadaan kosong kepada P.J.K.A. setempat, berikut anak kunci rumah lengkap semula, rekening listrik/air minum/Ipeda terakhir.
- 8) Bahwa tidak dipenuhinya ketentuan-ketentuan termaksud diatas oleh Pegawai yang bersangkutan, dapat mengakibatkan dicabutnya surat Penunjukan rumah yang ia miliki.

Kemudian Boedijoewono pensiun dan sekarang telah meninggal dunia. Namun, walaupun Boedijoewono telah pensiun dan meninggal dunia, rumah dinas tersebut tetap ditempati oleh anaknya yang bernama Boedidarmosetiawan tanpa sepengetahuan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pihak yang menyewakan rumah dinas tersebut. Dengan itikad baik, uang sewa selalu dibayarkan oleh Boedidarmosetiawan kepada pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero). Akan tetapi, dengan maksud untuk melakukan pendayagunaan aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero), pada tahun 2009 tarif sewa atas bangunan-bangunan rumah tinggal milik PT KAI menjadi naik dengan dikeluarkannya Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) No.Kep.U/LL.003/V/1/KA.2009 tentang Penetapan Tarif Sewa Tanah dan

Bangunan Serta Fasilitas Lainnya di Lingkungan PT Kereta Api (Persero) tanggal 14 Mei 2009.³

Dengan dikeluarkannya kebijakan tersebut, Boedidarmosetiawan sebagai ahli waris merasa keberatan dan berhenti membayar uang sewa kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero). Oleh sebab itu, pihak PT Kereta Api melakukan somasi atau peringatan kepada Boedidarmosetiawan agar dapat mengosongkan rumah tersebut, karena dianggap bahwa ahli waris tidak memiliki ikatan perjanjian dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melainkan ayah dari ahli waris tersebut. Somasi dilakukan sebanyak tiga kali yakni pada tanggal 14 Oktober 2011, 14 November 2011 dan 22 November 2011. Namun, tanpa adanya itikad baik, somasi yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) tersebut tidak diindahkan ahli waris yakni Boedidarmosetiawan. Yang kemudian, PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan tuntutan secara pidana ke Pengadilan Negeri Bandung dengan nomor register perkara 181/PID/CR/2012/PN.BDG yang salah satu dalam amar putusannya menyatakan bahwa Boedidarmosetiawan telah terbukti dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana Menempati Lahan Milik Orang Lain Tanpa Seijin Atau Kuasanya.

C. Perjanjian Sewa Menyewa antara Ahli Waris dengan Pihak Ketiga.

Penghunian rumah dinas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang terletak di Jalan Anggrek Nomor 42 Bandung oleh Boedidarmosetiawan sebagai ahli

³ Hasil wawancara dengan Bapak Yudi, Kepala Manager Hukum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP II, Tanggal 05 Februari 2018.

waris dari pegawai pensiunan Perusahaan Jawatan Kereta Api masih tetap berlangsung meskipun ia telah terbukti dan meyakinkan bersalah dengan dikeluarkannya putusan nomor 181/PID/CR/2012/PN.BDG di Pengadilan Negeri Bandung.

Boedidarmosetiawan dan keluarganya tetap menempati dan tidak meninggalkan rumah dinas tersebut dengan alasan bahwa dalam amar putusan tidak terdapat poin bahwa ahli waris harus meninggalkan atau mengosongkan rumah tersebut. Masalah sengketa ini makin rumit ketika PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengetahui sebagian dari rumah tersebut telah dilakukan perjanjian sewa menyewa antara ahli waris kepada pihak ketiga.

Pada awalnya pihak ketiga tersebut sedang mencari-cari tempat untuk ia membuka *cafe* sebagai usahanya. Kemudian ia tertarik akan lokasi dari rumah yang ditempati oleh Boedidarmosetiawan yang merupakan ahli waris dari pensiunan pegawai Perusahaan Jawatan Kereta Api yang menempati rumah dinas di Jalan Anggrek Nomor 24 Bandung. Selanjutnya pihak ketiga mendatangi rumah dan menemui ahli waris tersebut dengan maksud hendak menyewa rumah tersebut untuk dijadikan *cafe*. Sebelum terjadinya kesepakatan, pihak ketiga meminta surat-surat yang mengenai alas hak dari rumah tersebut dan ahli waris hanya memperlihatkan surat-surat mengenai Perusahaan Jawatan Kereta Api atau PT Kereta Api Indonesia (Persero) namun ahli waris tidak memperlihatkan izin dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau Perusahaan Jawatan Kereta Api kepada kepada ahli waris tersebut.

Perjanjian sewa menyewa antara Boedidarmosetiawan dengan pihak ketiga ini berlangsung selama 10 tahun terhitung sejak tanggal 22 Desember 2013 sampai dengan 22 Juni 2023, dengan harga sewa pertahun yaitu sebesar Rp. 60.000.000,- (Enam puluh juta rupiah). Sewa menyewa antara ahli waris dan pihak ketiga ini adalah dengan maksud untuk membangun *cafe*. Yang mana dengan adanya pembangunan *cafe*, rumah dinas tersebut dilakukan pembongkaran dan dirubah tanpa seijin dan sepengetahuan oleh pihak PT. Kereta Api Indonesia. Sehingga pada tahun 2013, PT Kereta Api Indonesia (Persero) membawa beberapa orang suruhannya untuk melakukan pemagaran disekeliling rumah tersebut.

Oleh karena perbuatan ahli waris tersebut, PT Kereta Api Indonesia (Persero) merincikan total potensi kerugian pemanfaatan lahan sejak tahun 2009 oleh ahli waris yakni sebesar Rp. 1.346.422.004,- (Satu milyar tiga ratus empat puluh enam juta empat ratus dua puluh dua ribu empat rupiah) dan kerugian immateriil adalah sebesar Rp. 15.000.000.000,- (Lima belas milyar rupiah).